

Wolfgang Behringer

Wege und Holzwege. Aspekte einer Geschichte der Kommunikation in der Frühen Neuzeit¹

I

Preußen und das kaiserliche Deutschland prallten während der Zeit des »deutschen Dualismus« mehr als einmal zusammen und die Zeit des Österreichischen Erbfolgekrieges (1740-1748) war vielleicht prädestiniert dazu². Die Unzulänglichkeiten eines Weges in Thüringen bildeten sicher einen der seltsameren Konfliktgründe, doch erscheint gerade dieser vor dem Hintergrund einer noch zu schreibenden Geschichte der Kommunikation als signifikant für die Probleme der Infrastrukturpolitik des mittleren 18. Jahrhunderts. Unverkennbar maß die ostdeutsche »Entwicklungsdiktatur«³ diesem Thema, vor allem wenn es zulasten anderer ging, einen hohen Stellenwert bei. Preußenkönig Friedrich II. bemängelte in einem eigenhändigen Schreiben vom 8. Mai 1743 an den eben zum Kurfürsten von Mainz gewählten Johann Friedrich Karl von Ostein (1696-1763), »was gestalten *von den Reisenden und sonderlich von den Posten viele Klagen* über den ganz impassablen Weg durch des Closters Gerode Gehöltz im Eichsfeld auf dem Post Cours zwischen Duderstadt und Ellerich geführet werden ...«. Die Reparierung der Wege sei notwendig, heißt es in des Königs persönlichem Deutsch, da »*besonders aber den Post Straßen gar sehr zum aufnehmen des Commercii und der gemeinen Wohlfahrt gereicht*«. Der Kurfürst wird gebeten, dem Kloster »die nachdrückliche Ordre zur Reparierung des impassablen Postwegs« zu erteilen. *Die Reichs Policy Ordnung* verpflichte jeden Grundherrschaft, seine Wege in gutem Stand zu halten. Wegen der schlechten Klosterwege habe die fahrende Post bereits einen Umweg über die Allersbergischen Gerichte nehmen müssen⁴.

Der Rekurs auf die Reichsordnung über den Straßenbau, 1698 erlassen im Zusammenhang mit der Reichspostordnung des gleichen Jahres und 1706 und 1713 erneuert⁵, konnte dem Reichsvizekanzler und *protector postarum* nur als

¹ Schriftliche Ausarbeitung eines Vortrages im Seminar für Historische Geographie der Universität Bonn. Für die Möglichkeit zur Vorstellung und Diskussion danke ich Herrn Prof. Dr. Klaus Fehn. Der Vortrag beruht auf Forschungen zur Geschichte des Hauses Thurn und Taxis in den Jahren 1988 und 1989 (vgl. Anm. 95) und einem laufenden Projekt der VW-Stiftung »Die Welt in einen neuen Model gegossen! Zur Revolution des Kommunikationswesens im frühneuzeitlichen Europa« (vgl. auch Anm. 69 und 84).

² Heinz Duchhardt: *Altes Reich und europäische Staatenwelt 1648-1806*, München 1990, S. 33-53.

³ Perry Anderson: *Die Entstehung des Absolutismus*, Frankfurt/M. 1975.

⁴ HHStA Wien, Mainzer Erzkanzler-Archiv, Postalia, K 17, 1734-1758, fol. 1-713, fol. 530-572.

⁵ Johann Jacob Moser: *Von denen Rechten und Pflichten des Kaisers in Post-Sachen* (...). In:

vernünftig erscheinen und der Mainzer Kurfürst versprach, das Kloster zur Reparatur des Weges anzuhalten. Tatsächlich leitete er den königlichen Brief mit einem freundlichen Begleitschreiben an das lehensabhängige Kloster weiter – ein katholischer Fürstbischof erteilt einem Abt keine »Ordres«. In den folgenden Jahren passierte, abgesehen von der Korrespondenz zwischen den kurmainzischen und preußischen Mittelbehörden in Heiligenstadt und Halberstadt wenig. 1744 und 1746 wurde das kaiserliche Mandat über die Erneuerung der Postwege erneuert und vielleicht in Zusammenhang damit fuhr Preußen schweres Geschütz auf: In preußischem Stil, ohne Höflichkeitsformeln, stellte Friedrich »der Große« in einem Schreiben vom 21. März 1746 fest: Die vor drei Jahren versprochene Reparatur sei immer noch nicht erfolgt. Durch Eisen- und Frachtkarren sei der Weg nunmehr so ausgefahren, »daß ein Post, welche ihre Stunde halten muß, in solchem üblen Wege nicht fortkommen kann ...«. Der König rechnete manupropria vor, daß die Kosten für eine solche Reparatur unerheblich seien, weil es »nur auf einige schock vall Holtz und einige Graw und Stein Fuhren ankommt, von welchen erstern das Closter einen Überschuß hat, die letztere aber die Closter dörffer im Dienst thun müssen, daß also dem Closter darauf fast keine Costen verwenden darf«.

Friedrichs Schreiben wurde wieder vom kurfürstlichen Hof in Aschaffenburg an die kurmainzische Regierung im Eichsfeld und von dieser an das Kloster weitergeleitet. Abt Augustinus von Gerode erneuerte seinen Standpunkt, bei dem fraglichen Weg handle es sich keineswegs um eine Post-Straße, sondern um »einen bloßen Holtz-Weg« der Klosterbauern. Man sei keinesfalls verpflichtet, einen solchen Weg für den König von Preußen auszubauen. Der Argumentation mit Altem Recht des Klosters und dem Wohl seiner Bauern wollte sich der geistliche Lehensherr nicht verschließen: Kompromißbereit schlug er dem Preußenkönig eine andere Straßenführung zwischen Duderstadt und Ellerich vor. – Das Antwortschreiben Friedrichs vom September 1746 verhehlt kaum die Wut über die wie immer ausweichende Argumentation. Und die von Kurmainz vorgeschlagenen alternativen Routenführungen wurden mit guten technischen Gründen abgelehnt, weil die eine einen Umweg von zwei Stunden bedeutete, die andere wegen Steigungen des Geländes eine stärkere Bespannung der Kutschen erforderte. Die Straße durch das »Closter-Gerodische Gehöltz« werde seit 50 Jahren als Postweg benutzt, sie sei also keineswegs ein »bloßer Holtz-Weg«. Der Kurfürst solle deswegen »dem benannten Closter die Reparation dieser ohnstreitigen Land-Straßen und Post-Weges, und zwar noch vor Winters, zu bewerkstelligen, ernstlich anzubefehlen ...«.

Die ultimative Forderung der aufsteigenden Großmacht Preußen leitete Kurfürst Johann Friedrich Carl – wie immer – über seine Regierung im Eichsfeld mit freundlichem Begleitschreiben seinem Hintersassen zu. Und dieser sah seinerseits den Zeitpunkt zu einer grundsätzlichen Stellungnahme gekommen: Schon seit 1717 behaupte Preußen, der Holzweg des Klosters sei ein

Ders., Teutsches Staatsrecht, 50 Teile in 25 Bden., Leipzig 1737–1753, Teil 5 (1742), S. 1–272, S. 186, 127.

Postweg. Dagegen sei festzuhalten, »daß die Post im gantzen Reich die ordentliche Heer- und Landstraßen zu fahren pflege, auch zu fahren schuldig seye«. Durch das Klosterholz gehe jedoch keine Landstraße. Wenn die Post da hindurch fahre, verletze sie »die Immunität einer geistlichen Stiftung«. Er könne sich nicht dazu verstehen, seine Bauern Frondienste leisten zu lassen, und könne keinerlei Pflicht erkennen, seinen Holzweg zum Postweg ausbauen zu lassen. Ohne jede Verpflichtung anzuerkennen, erklärte sich der Abt nunmehr allerdings freiwillig zur Reparatur bereit, weil er die »Commodität der Post« für sich und seiner Untertanen »besseren Fortkommen« nicht verlieren mochte. Die Reparatur bleibe jedoch eine »res mere facultatis« und er vollbringe sie mit den Hand- und Spanndiensten seiner Untertanen »nicht aus Schuldigkeit, sondern aus keiner andern ursachen, als Mein und meiner unterthanen commodität zu gefallen«.

Ob diese Wegebauarbeit jemals ausgeführt worden ist, bleibt fraglich. Am 24. Oktober 1746 berichtete die kurmainzische Regierung im Eichsfeld an den Kurfürsten von Mainz von der Absichtserklärung des Abtes und unterrichtete gleichzeitig die preußische Regierung in Halberstadt⁶. Immerhin wäre es durchaus möglich: denn bei der Diskussion um einen wöchentlichen Kutschenkurs Göttingen-Heiligenstadt-Mühlhausen-Langensalza hatte sich die kurmainzische Statthaltereie im Eichsfeld in den 1740er Jahren selbst auf den Standpunkt gestellt, daß diese »denen hiesigen Eichsfeldischen Landen in betracht der andurch befördert werdenden Communication und des gemeinschaftlichen Commerci sehr bequem und nützlich seye«⁷. Inhaltlich war also die Zielrichtung der Bemühungen ungeachtet konfessioneller und sonstiger Unterschiede der Obrigkeiten im Norden und im Süden des Reiches durchaus dieselbe. Allerdings herrschten über die Mittel der Durchführung gravierende Meinungsverschiedenheiten. Überdies vertrat man konkurrierende Organisationen: Im protestantischen Norden und Osten standen die direkt weisungsgebundenen Staatsposten Preußens, Kursachsens, Kurhannovers (vormals Braunschweig-Lüneburg) und Hessen-Kassels⁸. Im überwiegend katholischen Süden und Westen des Reiches arbeitete die Postorganisation der Reichspost, ein überterritorialer, privat betriebener Konzessionsbetrieb, der in der Lehenshierarchie des Reiches eingebunden war. Preußen und Kurmainz waren die politischen Führer der beiden konkurrierenden Blöcke und ihr Umgang miteinander wirft ein bezeichnendes Licht auf den Zustand der Verkehrswege in Deutschland zur Zeit des Alten Reiches⁹. Der Postweg, um den hier ge-

⁶ HHStA Wien, wie Anm. 5.

⁷ HHStA Wien, Mainzer Erzkanzler-Archiv, Postalia, K 17, 1734–1758, fol. 67–137, Schreiben vom 19. August 1748.

⁸ Gustav Schaefer: Geschichte des Sächsischen Postwesens vom Ursprunge bis zum Übergang in die Verwaltung des Norddeutschen Bundes. Nach archivalischen Quellen, Dresden 1879; H. Bade: 333 Jahre Braunschweigische Post 1535–1867, Braunschweig 1960; Julius Boes: Das Hessen-Kasseler Postwesen. In: Archiv für deutsche Postgeschichte (1957) Heft 2, S. 25–29; (1958), Heft 1, S. 41–51.

⁹ Martin Dallmeier: Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501–1806, Teil I, Quellen – Literatur – Einleitung; Teil II, Urkunden – Regesten, Kallmünz 1977; Teil III, Register Kallmünz 1987, Bd. 1, S. 71f., S. 81f., S. 91ff., S. 99, S. 159f.

stritten wurde, war »einer der wichtigsten für den preußischen Postverkehr«, die Verbindung nach Südwestdeutschland, die Schweiz und Südfrankreich. Die Reitpost bestand bereits seit ca. 90 Jahren, die Fahrpost war wegen der Wichtigkeit der Verbindung 1693 eingerichtet worden¹⁰. »Communication«, wie die kurmainzer Regierung das 1748 nannte, war im 18. Jahrhundert längst Gegenstand der Politik geworden.

II.

In seinen Meditationen über »die Schwierigkeit, die Verwandlung eines Naturwegs in eine Kunststraße zu datieren«, hat der Marburger Kulturwissenschaftler *Martin Scharfe* festgehalten: »Kaum etwas ist mühsamer als an Kalenderfixpunkte sich zu erinnern in der Geschichte unserer Alltagswelt«¹¹. Der amnesieträchtige Gegenstandsbereich scheint sich umso mehr zu verflüchtigen, je weiter wir in die Vergangenheit zurückgehen. Obwohl Verkehrswege gewissermaßen grundlegend für jede Form vormoderner Kommunikation sind, die über bloße zwischenmenschliche Interaktion hinausgeht, steht es mit ihrer Erforschung nicht zum besten. Während im Umkreis der *Maison des Sciences de l'Homme* die »Organisation des Raumes« als wesentliches Strukturmerkmal der gesellschaftlichen Entwicklung noch zur Zeit des Ancien Régime erkannt wurde¹² und auf der Quellengrundlage eines zentralistischen Verwaltungssystem in Frankreich solide ältere Forschungen vorliegen¹³, gibt es entsprechende Studien für das frühneuzeitliche Deutschland allenfalls auf regionaler Ebene¹⁴. Die floskelhafte Behandlung der Thematik in den wirtschaftsgeschichtlichen Standardwerken¹⁵ geht selten über das hinaus, was wir von *Werner Sombart* bereits kennen, wobei es für den Stand der

¹⁰ Heinrich von Stephan: Geschichte der preußischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart, Berlin 1859, (ND 1987), S. 64ff.

¹¹ Martin Scharfe: Die alte Straße. Fragmente. In: Hermann Bausinger/Klaus Beyrer/Gottfried Korff [Hrsg.], Reisekultur. Von der Pilgertfahrt zum modernen Tourismus, München 1991, S. 11–22.

¹² Bernard Lepetit: Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France 1740–1840, Paris 1983 [= Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, Recherches d'histoire et de sciences sociales Nr. 7], mit für Frankreich weiterführender Literatur.

¹³ E. J. M. Vignon: Études historiques sur l'administration des voies publiques en France aux XVII^e et XVIII^e siècles, 4 Bde., Paris 1862–1884; J. Letacroux: Les voies de communication en France au XVIII^e siècle. In: Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 7 (1909), S. 94–141; M. Cavaillès: La route française, son histoire, sa fonction, Paris 1946; J. Trenard: Histoire de l'administration des Ponts et Chaussées, 1599–1815, Paris 1958; L. Trenard, De la route royale à l'âge d'or des diligences. In: G. Michaud [Ed.], Les routes de France. Colloques Cahiers de civilisation, Paris 1959, S. 101–132.

¹⁴ Karl Heinrich Kaufhold: Haupttrichtungen und wichtige Wege des binnenländischen Fernverkehrs in Niedersachsen in der frühen Neuzeit. In: Uwe Bestmann/Franz Irsigler/Jürgen Schneider [Hrsg.], Hochfinanz, Wirtschaftsräume, Innovationen. Festschrift für Wolfgang von Stromer, 3 Bde., Trier 1987, Bd. 2, S. 719–740.

¹⁵ Franz Mathis: Die deutsche Wirtschaft im 16. Jahrhundert, München 1992 [= Enzyklopädie deutscher Geschichte Bd. 11], S. 46, nach: Hermann Kellenbenz: Deutsche Wirtschaftsgeschichte, Bd. 1, München 1977, S. 258.

Diskussion bezeichnend ist, daß nicht einmal dessen anregender Periodisierungsvorschlag – »drei Epochen im Wegebau« – irgendwo diskutiert worden ist¹⁶. So müssen wir ernüchtert feststellen: Über die Entwicklung des Verkehrswesens in Mitteleuropa wissen wir herzlich wenig, weniger als angesichts der ohnehin schwierigen Quellenlage zu erwarten wäre.

Die Verkehrswegeforschung kann dabei durchaus als symptomatisch für den Zustand der historischen Kommunikationsforschung genommen werden: Zwar wäre es sicher eine Untertreibung, zu behaupten, nur Teilbereiche wären bisher betrachtet worden, wenn auch eine Tendenz zur segmentären Forschung beobachtet werden kann: Sprachgeschichte¹⁷, Schriftgeschichte¹⁸, Interaktionsgeschichte, Verkehrsgeschichte¹⁹, Technikgeschichte²⁰, Mediengeschichte²¹, »Massenkommunikation«²², Pressegeschichte, die sich selbst den Titel »Kommunikationsgeschichte« verliehen hat²³, Geschichte der Datenspeicherung²⁴, des Buchdrucks im besonderen²⁵, Briefgeschichte²⁶, Postgeschichte²⁷, Reisegeschichte²⁸ existiert in zahlreichen Unterabteilungen. Wenn

¹⁶ Werner Sombart: Der moderne Kapitalismus. Historisch-systematische Darstellung des gesamteuropäischen Wirtschaftslebens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart, 3 Bde., München/Leipzig 1916–1927 (ND 1987), Bd. II/1, S. 236–253.

¹⁷ Jack Goody: Evolution and Communication. In: British Journal of Sociology 24 (1973) 1–12; R. Steinmetz/u. a. [Hrsg.], Kommunikation: Die Entwicklung der menschlichen Kommunikation von der Sprache bis zum Computer, München 1987.

¹⁸ Eric A. Havelock: The Coming of Literate Communication to Western Culture. In: Journal of Communication 30 (1980), S. 90–98.

¹⁹ Fritz Voigt: Verkehr, 2 Bde. Bd. 1: Die Theorie der Verkehrswirtschaft, Berlin 1973; Bd. 2: Die Entwicklung des Verkehrssystems, Berlin 1965; R. Price: The Modernisation of Rural France: Communication Networks and Agricultural Markets, London 1983.

²⁰ Ulrich Troitzsch: Die technikgeschichtliche Entwicklung der Verkehrsmittel und ihr Einfluß auf die Gestaltung der Kulturlandschaft. In: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 4 (1986), S. 127–143; Rainer Gömmel: Technischer Fortschritt im Verkehrswesen während des Spätmittelalters und der frühen Neuzeit. In: FS Stromer (1987), Bd. 3, S. 1039–1062.

²¹ Colin Cherry: On Human Communication. A Review, a Survey, and a Criticism, Cambridge/Mass. 1957 [deutsch: Kommunikationsforschung – eine neue Wissenschaft, München u. a. 1963]; J. D. Stevens/H. Dicken Garcia: Communication History, Beverly Hills/London 1980.

²² H. D. Lasswell/D. Lerner/H. Speier [Hrsg.]: Propaganda and Communication in World History, 3 Bde., Bd. I: The Symbolic Instrument in Early Times; Bd. II: Emergence of Public Opinion in the West; Bd. III: A Pluralizing World in Formation, Honolulu 1979/1980.

²³ Winfried B. Lerg: Pressegeschichte oder Kommunikationsgeschichte? In: Presse und Geschichte. Beiträge zur historischen Kommunikationsforschung, München 1977, 9–24; Elger Blühm/H. Gebhardt [Hrsg.]: Neue Beiträge zur historischen Kommunikationsforschung, München/ u. a. 1987; Bernd Rollka: Perspektiven einer vergleichenden historischen Kommunikationsforschung und ihre Lokalisierung im Rahmen der Publizistikwissenschaft. In: Deutsche Presseforschung 26 (1987), S. 413–425.

²⁴ Peter Burke: Information und Kommunikation im Europa der Frühen Neuzeit. In: Frühneuzeit-Info 2 (1992), S. 13–19.

²⁵ Elizabeth L. Eisenstein: The Printing Press as an Agent of Change. Communications and cultural Transformations in Early Modern Europe, 2 Bde., Cambridge 1979; Michael Giesecke: Der Buchdruck in der frühen Neuzeit. Eine historische Fallstudie über die Durchsetzung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien, Frankfurt/M. 1991.

²⁶ Norbert Oellers: Der Brief als Mittel privater und öffentlicher Kommunikation im 18. Jahrhundert. In: Dutu (1989), S. 9–36.

²⁷ Klaus Gerteis: Das »Postkutschenzeitalter«. Bedingungen der Kommunikation im 18. Jahr-

es auch vereinzelt Versuchen gegeben hat, mehrere Teilbereiche zusammen zu sehen²⁹, selbst hypertrophe Ansichten von »Communication« als neuem Angelpunkt zur Erklärung der Weltgeschichte geäußert wurden³⁰, drängt sich im Hinblick auf eine systematische Verknüpfung der verschiedenen Teilbereiche dennoch der Eindruck eines großen Nachholbedarfs auf.

Die ausufernde Entwicklungsdynamik der europäischen Gesellschaft, die sie schließlich über andere Hochkulturen hinaushob, verweist auf besondere Fähigkeiten der Interaktion und der Mobilität im Raum, kurz: auf die Entwicklung einer besonderen kommunikativen Kompetenz. *Tzvetan Todorov* hat darauf hingewiesen, daß es neben anderen Gründen das außerordentliche Geschick der Spanier bei der Beschaffung und Verwertung von Informationen war, der ihnen zur Überlegenheit über die altamerikanischen Hochkulturen verholfen hatte³¹. Todorovs Hinweis auf die Gleichzeitigkeit der europäischen Expansion und der Entstehung der Zentralperspektive in der bildlichen Darstellung³² ließe sich ergänzen um die kognitive Fähigkeit zur Strukturierung des Raumes, die ebenfalls um die Mitte des 15. Jahrhunderts eine qualitative Veränderung erlebte. Brunelleschi und Alberti waren Zeitgenossen des diplomatischen Systems der italienischen Staatenwelt nach dem Frieden von Lodi, zu dessen Medium das Kurierwesen zum Postwesen fortentwickelt wurde, jenem Medium der Kommunikation (oder sollte man sagen: »Telekommunikation«?), das durch Maximilian I. zum Vorbild für alle europäischen Kommunikationssysteme der Neuzeit erhoben worden ist³³.

Die entscheidende Entwicklungsphase für die Entwicklung des Kommunikationswesens war zweifellos das europäische Spätmittelalter und die sogenannte Frühe Neuzeit³⁴. Trotz einer seit dem Hochmittelalter entstandenen akzeptablen Infrastruktur durch ein Netzwerk von Raststationen in Klöstern, Märkten und Städten, jenem von *Walter Christaller* (1893–1969) herausgearbeiteten System zentraler Orte³⁵, blieb die Kommunikation mühselig und

hundert. In: Aufklärung 4 (1989), Heft 1, S. 55–78; Hermann Glaser; Thomas Werner: Die Post in ihrer Zeit. Eine Kulturgeschichte menschlicher Kommunikation, Heidelberg 1990; Wolfgang Behringer: Bausteine zu einer Geschichte der Kommunikation. Eine Sammelrezension zum Postjubiläum. In: ZHF 21 (1994) im Druck.

²⁸ Hermann Bausinger; Klaus Beyrer/Gottfried Korff [Hrsg.]: Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus, München 1991.

²⁹ Peter Gay: The Enlightenment as a Communication Universe. In: Lasswell (1979/1980), Bd. II, S. 85–112; Hans Pohl [Hrsg.]: Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft. Referate der 12. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte vom 22.–25. 4. 1987 in Siegen (= VSWG Beih. 67), Wiesbaden 1989.

³⁰ Garth S. Jowett: Communication in History: An Initial Theoretical Approach. In: Canadian Journal of Information Science 1 (1976), S. 5–13, S. 5.

³¹ Tzvetan Todorov: Die Eroberung Amerikas. Das Problem des Anderen, Frankfurt/M. 1985 [La conquête de l'Amérique. La question de l'autre, Paris 1982], S. 9–154.

³² Ebd., S. 48ff.

³³ Mark Brayshaw: Post-Haste by Post Horse? In: History Today 42 (1992), Heft 9, S. 35–41.

³⁴ Paul Münch: Lebensformen in der frühen Neuzeit. 1500 bis 1800, Frankfurt/M./Berlin 1992, 14, S. 486–516.

³⁵ Walter Christaller: Das System der zentralen Orte (1933). In: P. Schöller [Hrsg.], Zentralitätsforschung, Darmstadt 1972, S. 3–22.

langwierig, belastet durch zahllose Unwägbarkeiten³⁶. Gewalttritte blieben die immer mögliche Ausnahme³⁷, doch Briefboten marschierten üblicherweise zu Fuß, versehen lediglich mit einem Stock zur Abwehr von Tieren und dem Überspringen von Bächen³⁸. Der Zeitfaktor spielte, von Ausnahmefällen – und vielleicht dem Italien der Renaissance – abgesehen, offenbar keine entscheidende Rolle³⁹.

Geschwindigkeit der Kommunikation wurde erst mit dem Beginn der Neuzeit zu einem Wert an sich. Diese Veränderung der Wertigkeit führte zur Ausbildung einer speziellen Ikonographie, der bildlichen Repräsentation durch eine Gottheit: *Merkur*, oft als Gott des Handels bezeichnet, doch wie sein griechisches Gegenstück *Hermes* Bote der Götter und Begleiter der Reisenden, wurde seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert zu einer häufig verwendeten Metapher⁴⁰. Alle Boten entwickelten seit der Renaissance eine Beziehung zu Merkur, seit dem 16. Jahrhundert speziell die berittenen Postboten. Wenn man den historisch-genetischen Zusammenhang des Postwesens⁴¹ mit dem Zeitungswesen berücksichtigt, wird verständlich, warum »*Mercurius*« zu den beliebtesten Zeitungstiteln der Frühen Neuzeit gehört⁴². Und natürlich findet sich Mercurius auf den Kartuschen zahlreicher Reisekarten: Der Götterbote mit dem Reisehut und den Flügelschuhen, Sinnbild der Geschwindigkeit, verkörperte jenen gesamten Bereich der Kommunikation, deren Infrastruktur in der frühen Neuzeit einen dramatischen Wandel erlebte.

Bildete der Eisenbahnbau das Movens der Industriellen Revolution des 19. Jahrhunderts, so trug zu Beginn der Neuzeit entscheidend die Einrichtung der Postorganisationen zur Schaffung einer adäquaten Infrastruktur und zur Beschleunigung der Bewegungen im Raum bei: Die Institution, die in der Frühen Neuzeit Geschwindigkeit verkörperte, war die Post. Grundlage für diese Geschwindigkeit war eine organisatorische Innovation: Die Nachrichtenbeförderung per Pferd, mit Pferde- und Reiterwechsel an festgelegten Stationen (»positae stationes« – davon der Begriff »posta«, Post), auf festgelegten Strecken, mit festgelegten Zeiten, die *nocturne*, Tag und Nacht. Ein solches System des etappenweisen Wechsels von Pferd und Reiter war allen anderen Kom-

³⁶ F. Ludwig: Untersuchungen über die Reise- und Marschgeschwindigkeit im 12. und 13. Jahrhundert, Berlin 1897; Norbert Ohler, Reisen im Mittelalter, München 1986.

³⁷ Rainer Elze: Über die Leistungsfähigkeit von Gesandtschaften und Boten im 11. Jahrhundert. Aus der Vorgeschichte von Canossa 1075–1077. In: W. Paravicini/Werner, K. F. [Ed.], Histoire comparée de l'administration. IVe–XVIIIe siècles, München 1980, S. 3–10.

³⁸ H. Grachot, Louffende Boten. In: Archiv für deutsche Postgeschichte (1964), Heft 2, S. 1–20.

³⁹ Richard Hennig: Verkehrsgeschwindigkeiten in ihrer Entwicklung bis zur Gegenwart, Stuttgart 1936; Emil Riedel, Zur Geschichte der Reisegeschwindigkeiten. In: Archiv für Postgeschichte 8 (1952), S. 17–121.

⁴⁰ Wolfgang Behringer; Constance Ott-Koptschalijski: Der Traum vom Fliegen. Zwischen Mythos und Technik, Frankfurt/M. 1991, Register S. 574.

⁴¹ Hermann Kownatzki: Geschichte des Begriffes und Begriff der Post nebst einem Anhang über die Entstehungszeit der Post. In: Archiv für Post und Telegraphie 51 (1923), S. 377–423.

⁴² Die Post, Mutter der Zeitung, Frankfurt/M. 1967; W. Duchkowitsch, »Mit courioseem Raisonnement und politischen Reflexionen untermenget«. Der »Post-tägliche Mercurius« (1703–1724). In: Medien Zeit. Forum für historische Kommunikationsforschung 4 (1989), Heft 4, S. 1–11.

munikationstechniken bis zur Erfindung der optischen Telegraphie im revolutionären Frankreich und der Eisenbahn im England der Industrialisierung überlegen. Für dreihundert Jahre wurde die Postorganisation, wie Sombart es formulierte, »ein Prius der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung«⁴³.

Die Besonderheit des europäischen Nachrichtensystems der frühen Neuzeit, war im interkulturellen Vergleich ihre allgemeine Zugänglichkeit, ihre Öffentlichkeit im modernen Sinn. Diese Öffnung bei gleichzeitig privatwirtschaftlicher Führung leitete im 16. Jahrhundert eine dynamische Entwicklung ein. Sowohl Transportleistungen als auch Nachrichten wurden zu Waren, die – bei anfangs hohen, tendenziell aber abnehmenden sozialen Restriktionen – prinzipiell von jedermann erwerbbar waren. Die Öffnung des Postsystems für den Privatverkehr ist spätestens im zweiten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts in den Tagebüchern des Augsburger Kaufmanns Lukas Rem sicher nachweisbar, der im Jahr 1515 wie selbstverständlich in großer Geschwindigkeit von Venedig über Mailand nach Lyon »postierte«, von dort weiter nach Lissabon, von dort über Paris nach Antwerpen, von Antwerpen in seine Heimatstadt Augsburg⁴⁴. Für Kaufleute und Diplomaten war Geschwindigkeit mit diesem neuen Kommunikationsmittel keine Zauberei mehr, sondern lediglich eine Frage von Geld und Gesundheit. Das Tagebuch des kaiserlichen Diplomaten Hans Khevenhüller (1538–1606) zeigt für die Zeit um 1600, wie selbstverständlich und unverzichtbar dieses »postieren« zwischen Madrid und Prag damals in der Diplomatie geworden war⁴⁵. Rem und Khevenhüller reisten mit erstaunlicher Selbstverständlichkeit innerhalb genau definierter Zeiten schnell und problemlos quer durch Europa: Von Österreich nach Spanien, von Portugal nach Flandern, von Holland nach Italien. Raum und Zeit wurden bereits durch die Etablierung der ersten transkontinentalen Postlinien (z.B. Antwerpen-Augsburg-Venedig-Rom-Neapel oder Prag-Wien-Mailand-Lyon-Madrid) besser überschaubar und kalkulierbar. Mithin dürfte sich auch die subjektive Wahrnehmung von Raum und Zeit in diesen Bevölkerungsschichten im Verlauf der Ausbildung dieses Systems verändert haben.

III.

Die Veränderung der Raum- und Zeitwahrnehmung spiegelt sich seit der Mitte des 16. Jahrhunderts in der Ausbildung ganzer neuer Textgruppen wieder. Wenn wir einmal von den Urkunden und Akten der Postorganisationen absehen, können wir auf eine ganze Reihe neuer Quellengattungen stoßen, die in einem mehr oder minder starken Zusammenhang mit dem sich im 16. Jahrhundert ausbildenden europäischen Postwesen stehen. Ihre Entstehung beschränkt sich dabei auf jenen geographischen Raum (Süd- und Westeuropa einschließlich Deutschlands), der zu diesem Zeitpunkt postalisch erfaßt war,

⁴³ Sombart, II/1 387.

⁴⁴ Bernhard Greiff [Hrsg.]: Tagebuch des Lucas Rem aus den Jahren 1494–1541. Ein Beitrag zur Handelsgeschichte der Stadt Augsburg, Augsburg 1861.

⁴⁵ Hans Khevenhüller: Geheimes Tagebuch 1548–1605, hg. von Georg Khevenhüller-Metsch, Graz 1971.

wobei die Frage nach Ursache und Wirkung zunächst einmal als zweitrangig erscheint.

Fast zeitgleich mit dem ersten französischen *Straßenverzeichnis*⁴⁶ entstanden seit den 1560er Jahren die für Deutschland typischen gedruckten *Meilenzeiger* mit Angaben über Entfernungen zwischen Städten⁴⁷. Bestimmte große Reichsstädte, die wie etwa Augsburg oder Nürnberg meist mit einer verkleinerten Stadtansicht aus den großen Stadtbildwerken (Münster, Braun/Hogenberg) repräsentiert, sitzen darin wie Spinnen im Netz ihrer Handelsbeziehungen⁴⁸. Ebenfalls seit den 1560er Jahren hob die Produktion gedruckter *Itinerare* mit exemplarischen Reiseverläufen an, die den Charakter der bereits im Spätmittelalter bekannten Pilgerführer vollkommen abgestreift haben. Das einflußreichste dieser Itinerare war Jörg Gails Augsburger »Raißbüchlin« von 1562 mit seinem ganz Europa umspannenden Wegenetz. Es zeigt, daß auch für normale Reisende die Möglichkeit des »Postierens« eine Rolle zu spielen begann, wenn auch die meisten Reiserouten noch nicht durch Postkurse erschlossen waren. Gails »Raißbüchlin« erlebte zwar nur wenige Auflagen, doch konnte Herbert Krüger unlängst nachweisen, daß spätere Itinerare mit höheren Auflagen, etwa Georg Mayrs »Wegbüchlein« oder selbst entsprechende französische Produkte im Wesentlichen auf Gail beruhen und sogar dessen Fehler tradieren und eigene hinzufügen. Insofern kann man Gails »Raißbüchlin« als Prototypus bezeichnen⁴⁹.

Ähnliches gilt für die seit 1562 in Italien erscheinenden *Post-Itinerare*, die, offenbar ganz Europa versorgend, in hohen Auflagen produziert wurden. Diese Spezial-Itinerare für Reisende, die es eilig hatten oder sich aus anderen Gründen für eine verlässliche Infrastruktur entschieden, gaben allein die Reiseverläufe auf den Postverbindungen wieder. Ein erster Prototyp, der 1562 anonym in Brescia erschien und bereits 1563 in Venedig nachgedruckt wurde⁵⁰, bildete die Grundlage für den »*Itinerario delle poste per diverse parte del mondo*«, der 1563 in Rom und 1564 wiederum in Venedig gedruckt wurde. Herausgeber dieses anonymen Druckes war der genuesische Postmeister Giovanni da l'Herba. Unter seinem Namen wurde der »Itinerario« allein in den 1560er Jahren siebenmal nachgedruckt (sechsmal in Venedig und einmal in

⁴⁶ Charles Estienne: La guide des chemins de France, Paris 1552.

⁴⁷ Herbert Krüger: Oberdeutsche Meilenscheiben des 16. und 17. Jahrhunderts als straßengeschichtliche Quellen. In: Jahrbuch für fränkische Landesforschung 23 (1963), S. 171–195; 24 (1964), S. 167–206; 25 (1965), S. 235–279; J. Brunner: Meilenzeiger im Dienste der Post. In: Archiv für Postgeschichte in Bayern 6 (1940–42), S. 37–46.

⁴⁸ Peter Plabmeyer: Stadtbilder. Augsburger Ansichten des 15. bis 19. Jahrhunderts. Eine Ausstellung des Instituts für Europäische Kulturgeschichte und der Städtischen Kunstsammlungen Augsburg, hg. von Jochen Brüning und Björn R. Kommer. Mit einem Essay von Wolfgang Behringer, Augsburg 1992.

⁴⁹ Herbert Krüger [Ed.]: Das älteste deutsche Routenhandbuch. Jörg Gails »Raißbüchlin«, Graz 1974.

⁵⁰ Le Poste/ necessarie/ corrieri,/ per L'Italia,/ Francia, Spagna,/ at Alemagna,/ aggiontovi anchora/ gli nomi de tutti le Ferie,/ che se fanno per tutt' il/ mondo [...], Bressa 1562 [nur in einem Exemplar in der Biblioteca Ambrosiana (Mailand) erhalten. Nachdruck Venedig 1563, Exemplar im Museo Civico, Venedig].

Bologna), bis 1597 noch zweimal in Rom und einmal in Venedig. Verfasser, zumindest aber Überarbeiter war ein ebenfalls in genuesischen Postdiensten befindlicher Cherubinus da Stella. Zwischen 1598 und 1674 erschien der *Itinerario* noch siebenmal unter seinem Namen (dreimal in Venedig, dreimal in Rom, einmal in Mailand)⁵¹. In Konkurrenz zu diesem Postitinerar trat 1608 der sehr viel umfangreichere »*Nuovo itinerario delle poste per tutto il mondo*« des Ottavio Cotogno, der bis 1676 mindestens sechs Auflagen (Druckort jeweils Mailand) erzielte⁵². Seine optische Umsetzung erlaubt eine Rekonstruktion des europäischen Postsystems seit dem mittleren 16. Jahrhundert und vermittelt einen Eindruck davon, wie dem zuvor unorganisierten Reisewesen eine neue Struktur unterlegt wurde⁵³. Diese Struktur war noch sehr weitmaschig, ihr entscheidender Vorteil lag jedoch darin, daß damit innereuropäische Fernreisen geplant werden konnten. Dem alten Herbergssystem in Abständen von Tagereisen wurde jetzt eine bessere, wenn auch teurere Infrastruktur übergelegt: Die Postkurse mit ihrem Etappensystem, wobei jederorts – ob in Stadt, Land oder Einöde – ein »Gasthaus zur Post« verlässlichen Service bot.

Auffallend ist das schubartige Einsetzen dieser drei Reisehilfsmittel in den 1560er Jahren. Man wird dieses Phänomen sowohl von der Angebots-, als auch von der Nachfrageseite her interpretieren können: Im Verlauf des Konzils von Trient stabilisierten sich erstmals die Nord-Südverbindungen und übernahmen den allgemein üblichen wöchentlichen Turnus. Diese Strukturverbesserung traf andererseits auf eine gestiegene Nachfrage, ein Reisebedürfnis, bei dem Handelsinteressen und der neue säkulare Tourismus der protestantischen Bildungsreisenden Hand in Hand ging. Während die katholische Pilgerreise auf klar definierten Reiserouten verlief, die sich teilweise (Rom, Jerusalem) seit der Spätantike kaum verändert hatten und in Pilgerführern nachvollziehbar waren, waren protestantische Reiseziele weniger klar definiert. Die beste »postalische« Infrastruktur bestand zunächst sicherlich im katholischen Südeuropa (Italien, Spanien, Frankreich), doch dort lagen auch die bevorzugten Reiseziele protestantischer Reisender. In Ergänzung zu den praktischen Reisehilfsmitteln entstand mit nur wenigen Jahren Verzögerung in den 1570er Jahren eine zeitspezifische *Reisetheorie*: Die *Apodemik*, die Literatur über die Kunst des Reisens. Zwar ist die weit überwiegende Mehrzahl der Autoren der »Kunstlehren des richtigen Reisens« (Justin Stagl) protestantischer Konfession, doch war dies beim Schrifttum des späteren 16. bis 18. Jahrhunderts allgemein der Fall. Der Verfasser der begriffsstiftenden »Apodemik« war der katholische Arzt Hylarius Pyrckmair aus Ingolstadt⁵⁴, dessen Begriffsprägung

⁵¹ Hermann Wolpert: Das Reisehandbuch des Giovanni da l'Herba in seinen verschiedenen Ausgaben 1563–1674. In: Deutsche Postgeschichte 2 (1939/1940), S. 141–146, S. 261–262; Ders., Das Reisehandbuch von Giovanni da l'Herba in seinen verschiedenen Ausgaben 1563–1674. In: Archiv für Post und Fernmeldewesen 2 (1950), S. 82–86.

⁵² Ottavio Cotogno: *Nuovo itinerario delle poste per tutto il mondo*, Mailand 1608.

⁵³ Eugen Trapp: Ottavio Cotognos internationales Postkursbuch aus dem Jahre 1623. Ein Beitrag zur internationalen Postgeschichte, Regensburg 1912.

⁵⁴ Hylarius Pyrckmair: *Commentariolus de Arte Apodemica, seu vera peregrinandi ratione*, Ingolstadt 1577.

allerdings noch im selben Jahr durch den Baseler Mediziner und Humanisten Theodor Zwinger aufgegriffen und in seinem richtungsweisenden »*Methodus apodemica*« verarbeitet wurde⁵⁵. Als erste Apodemik gilt das Traktat »*De peregrinatione*« des sächsischen Juristen Hieronymus Turler (ca. 1520–ca. 1602), das vermutlich Ende der 1560er Jahre verfaßt und mangels Verleger erst 1574 publiziert wurde⁵⁶. Die Theorie des Reisens, die selbstverständlich die Möglichkeit des Postierens berücksichtigte⁵⁷ lehrte die Kunst der richtigen Vorbereitung, des Verhaltens und des Beobachtens auf Reisen, die systematische Sammlung und Aufzeichnung von Eindrücken. Stagl hat darauf hingewiesen, daß von der abstrakten Sammelsystematik des Ramismus eine direkte Linie zum Empirismus Francis Bacons führte, der nicht umsonst als Verfasser einer umfangreichen Apodemik (»*Of travel*«) auftrat⁵⁸.

Ein deutliches Signal für das Aufkommen eines geregelten Tourismus bilden die seit den 1590er Jahren erscheinenden *Reisehandbücher*, die Itinerarien mit der Beschreibung von Sehenswürdigkeiten verbinden, also der Urform des Reiseführers. Ein gutes Beispiel für die Entstehung dieser Textgattung ist das »*Theatrum urbium*« des Marburger Schriftstellers Abraham Saur⁵⁹, der bei der fünften Auflage seines Städtebuches – einer Art billiger Taschenbuchausgabe in der Nachfolge der Braun/Hogenbergschen »*Civitates orbis terrarum*« – 1595 auf die Idee kam, die praktische Reisetätigkeit durch die Aufnahme eines Itinerars zu fördern. Die Autoren der früheren Städtebücher hatten von Sebastian Münster bis Georg Braun immer wieder betont, daß das Städtebuch das Reisen ersetzen sollte⁶⁰. Die Reiserevolution der 1560/70er Jahre ging jedoch an den Städtebüchern nicht vorüber und Georg Braun trug dem in seiner Vorrede zum dritten Band der »*Civitates*« 1581 auch Rechnung⁶¹. Saur kreierte aus dem Städtebuch heraus den Reiseführer. Diese richteten wie die Apodemiken ihr Hauptaugenmerk auf den Besuch von wichtigen Städten, die als Postorte im übrigen oft per Post bereisbar waren⁶².

Diese direkte Kombination von Städtebuch und Itinerar muß im Hintergrund der Städtebücher des 17. Jahrhunderts immer mitgedacht werden, groß-

⁵⁵ Theodor Zwinger: *Methodus apodemica in eorum gratiam, qui cum fructu in quocumque tandem vitae genere peregrinari cupiunt*, Basel 1577.

⁵⁶ Justin Stagl: Die Apodemiken. Eine räsonierte Bibliographie der reisetheoretischen Literatur des 16., 17. und 18. Jahrhunderts, Paderborn/ u.a. 1983.

⁵⁷ Justin Stagl: Der viel unterwiesene Passagier. Reisekunst und Gesellschaftsbeschreibung vom 16. bis 18. Jahrhundert. In: B. I. Krasnobaev/ u.a., [Hrsg.]: Reisen und Reisebeschreibung im 18. und 19. Jahrhundert als Quellen der Kulturbeziehungsforchung, Berlin 1980, S. 353–384; Justin Stagl: Die Methodisierung des Reisens im 16. Jahrhundert. In: Brenner (1989), S. 140–177, S. 154.

⁵⁸ Justin Stagl: Die Apodemik oder »Reisekunst« als Methodik der Sozialforschung vom Humanismus bis zur Aufklärung. In: Mohammed Rassem/Justin Stagl [Hrsg.], Statistik und Staatsbeschreibung in der Neuzeit, Paderborn/u.a. 1980, S. 31–204.

⁵⁹ Abraham Saur: *Parvum theatrum urbium* [...], Frankfurt/M. 1581 [Weitere Ausgaben: 1585, 1587, 1590, 1593, 1595, 1610, 1658; Stiche nach den *Civitates orbis terrarum*].

⁶⁰ Georg Braun; Franz Hogenberg: *Civitates orbis terrarum*, Köln 1574, Bd. 1, Vorrede.

⁶¹ *Civitates*, III, 1581, Vorrede.

⁶² Uli Kutter: Apodemiken und Reisehandbücher. Anmerkungen und ein bibliographischer Versuch zu einer vernachlässigten Literaturgattung. In: Das 18. Jahrhundert 4 (1980), S. 116–131.

teils entstanden sie »in den gleichen Offizinen«⁶³ wie die Reiseführer und wurden von denselben Autoren herausgegeben. Deutlich wird dies an der Figur des Ulmer Rektors Martin Zeiller (1589–1661)⁶⁴, der zum überragenden Reisebuchautor des 17. Jahrhunderts werden sollte und außerdem die Texte für Merians Topographien verfaßte. Zeillers »*Itinerarium Germaniae nov-antiquae. Deutsches Reißbuch durch Hoch- und Nider Teutschland*« kombinierte 1632 Stadtbeschreibung und Itinerar⁶⁵, darauf in kurzer Folge ähnliche Werke 1634 für Frankreich und Großbritannien und 1637 für Spanien. Das 1640 publizierte »*Itinerarium Italiae nov-antiquae, oder/ Reiß-Beschreibung durch Italien*«⁶⁶ fügte zur Illustration Kupferstiche aus dem Fundus der Merianschen Offizin hinzu und verweist damit bereits auf die bald in rascher Folge erscheinenden Bände der Merianschen Topographien.

IV.

Das frühe 17. Jahrhundert sah schließlich eine der folgenreichsten Innovationen auf der Grundlage der neuen Kommunikationstechnik: *Die Entstehung der periodischen Presse*, die neuerdings mit Sicherheit auf das Jahr 1605 datiert werden kann⁶⁷, und die für das neuzeitliche Selbstverständnis eine ähnliche Rolle wie die Erfindung des Buchdrucks spielt, ist ohne das postalische Kommunikationswesen kaum denkbar. Die seit 1609 erhaltenen Jahrgänge gedruckter *Zeitungen* geben durch Druckorte, Herkunftsorte der Nachrichten, Frequenz des Erscheinens und Inhalt wichtige Aufschlüsse zur Struktur des Nachrichtenwesens⁶⁸. Mehrere wichtige Postmeister gaben sogar selbst Zeitungen heraus, der Frankfurter Reichspostmeister Johannes von den Birghden (1582–1654) kreierte 1621 den Titel »Postzeitung«, und im Reich wurde sogar die Frage diskutiert, ob sie nicht das alleinige Recht zum Zeitungsverlag besitzen sollten. Noch Kaspar von Stieler vertrat 1695 in seinem »*Zeitungs Lust und Nutz*« diese Ansicht⁶⁹. Seit der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts setzten sich die Zeitungen auch mit den Mängeln des Verkehrs- und Reisewesens

⁶³ Peter Volkelt: Die Städteansichten in den großen Druckwerken vornehmlich des 15. Jahrhunderts, Diss. phil. [masch.] Marburg 1949, S. 37.

⁶⁴ W. Brunner: Martin Zeiller (1589–1661). Ein Gelehrtenleben, Graz 1990.

⁶⁵ Martin Zeiller: *Itinerarium Germaniae nov-antiquae. Deutsches Reißbuch durch Hoch- und Nider Teutschland*, auch angränzende und benachbarte Königreich, Fürstenthumb und Lande (...), Straßburg 1632.

⁶⁶ Martin Zeiller: *Itinerarium Italiae nov-antiquae, oder/ Reiß-Beschreibung durch Italien* [...], Frankfurt/M. 1640.

⁶⁷ Johannes Weber: Die Novellen sind eine Eröffnung des Buches der ganzen Welt. Die Entstehung der Zeitung im 17. Jahrhundert. In: Klaus Beyrer/Martin Dallmeyer [Hrsg.], *Als die Post noch Zeitung machte*. Gießen 1994, S. 15–25.

⁶⁸ Paul Ries: Der Inhalt der Wochenzeitungen von 1609 im Computer. In: *Presse und Geschichte II*, München 1987, S. 113–125; H.-G. Neumann: Der Zeitungsjahrgang 1694. Nachrichten und Nachrichtenbeschaffung im Vergleich. In: *Deutsche Presseforschung* 26 (1987), S. 233–258 (= *Presse und Geschichte II*), S. 127–157.

⁶⁹ Wolfgang Behringer: Post, Zeitung und Reichsverfassung. Machtkämpfe zu Beginn des Zeitungswesens. In: Klaus Breyer/Martin Dallmeyer [Hrsg.], *Als die Post noch Zeitung machte. Eine Pressegeschichte*, Gießen 1994, S. 40–47.

auseinander und verstärkten durch diese Rückkopplung die progressive Entwicklungsdynamik des europäischen Kommunikationssystems⁷⁰.

Für sich genommen eine langfristig bedeutsame Innovation, kann das entstehende und seit den 1620er Jahren auch in den westeuropäischen Ländern rasch wachsende Zeitungswesen als Indikator für die zunehmende Vernetzung und Frequenzerhöhung der Postverbindungen dienen. Tatsächlich entsprachen die ersten Wochenzeitungen dem wöchentlichen Turnus der Postreiter, während zweimal wöchentlich gedruckte Blätter auf einer Verdoppelung der Frequenz beruhten, Tageszeitungen – von einem frühen Leipziger Vorläufer abgesehen – auf der »Journalierpost«, der täglichen Post. Die Erhöhung der Kommunikationsoptionen hatten auch Konsequenzen in einem anderen Bereich, sie führten zur *Erfindung des Fahrplans*. Der Reisende, der mit Hilfe von Diagrammen und Fahrplanübersichten seine U-Bahn, den Zug oder das Flugzeug sucht, wird sich selten Aufschluß geben über die Ursprünge dieser Informationstechnik. Seit dem frühen 17. Jahrhundert informierten gedruckte *Plakate* über die Reisemöglichkeiten mit der Post, besonders sinnfällig auf einem Plakat des erwähnten Reichspostmeisters Johannes von den Birghden aus dem Jahre 1623, das Ausgangs- und Zielorte durch Städte-Piktogramme sinnfällig vor Augen führt und mit den Abgangszeiten – noch handelt es sich um Reiter, nicht um Kutschen – kombiniert⁷¹.

Im Verlauf des 17. Jahrhunderts schwand zwar die ästhetische Qualität der Fahrpläne, doch ist eine steigende Informationsdichte zu beobachten. Am Ende des Jahrhunderts dürfte jeder größere Postort über seine eigenen Plakate verfügt haben, die zudem in gewissen Zeitabständen aktualisiert wurden. Damit einher ging eine steigende Präzision der Zeitangaben auf den Plakaten: Von der bloßen Angabe des Tages war von den Birghden bereits zur Angabe der Tageszeit (morgens, mittags, abends) gelangt, am Ende des 17. Jahrhunderts über die Angabe der Stunde bis hin zur Viertelstunde. Ein Jahrhundert später – um 1800 – sollte man dann bei der Angabe der Minute angekommen sein⁷². Die im Wortsinne »minutiöse« Reiseplanung, die gegen Ende des 18. Jahrhunderts möglich geworden war, zeigt die Leistungsfähigkeit des Postsystems und gleichzeitig die Fortschritte, die bis dahin in der Kalkulation von Zeit und Raum gemacht worden sind.

Schließlich machte die *Post- und Verkehrskartographie* seit der Mitte des 17. Jahrhunderts sprunghafte Fortschritte. Schrittmacher war hier Frankreich, das mit der zentralstaatlichen Einführung der Fahrpost nunmehr die führende Rolle im Ausbau der Infrastruktur in Europa übernehmen sollte. Die Verkehrskartographie war bisher dahin über die Karten vom Etzlaub-Typus nicht weit hinausgekommen⁷³. Natürlich waren seit den 1570er Jahre die großarti-

⁷⁰ Elger Blühm: Von der Zeitungen Notwendig- und Nutzbarkeit auf der Reise. In: Griep/Jäger (1986), S. 1–9.

⁷¹ Hermann Wolpert: Postberichte des 17. und 18. Jahrhunderts aus Bayern und den benachbarten Gebieten. In: *Archiv für Postgeschichte in Bayern* 6 (1940–1943), S. 73–81.

⁷² Uli Kutter: Zeiller – Lehmann – Krebel. Bemerkungen zur Entwicklungsgeschichte und zur Kulturgeschichte des Reisens im 18. Jahrhundert. In: Wolfgang Griep/W. Jäger [Hrsg.], *Reisen im 18. Jahrhundert. Neue Untersuchungen*, Heidelberg 1986, S. 10–29.

⁷³ Herbert Krüger: Des Nürnbergers Erhard Etzlaub älteste Straßenkarten von Deutschland. In: *Jahrbuch für fränkische Landesforschung* 18 (1958), S. 1–407.

gen Atlanten von Abraham Ortelius und Gerhard Mercator erschienen. Ortelius verwendete in seinem »Theatrum orbis terrarum« unter anderem eine Schwaben-Karte des Ulmer Rechenmeisters David Seltzlin (1535/40–1609)⁷⁴, auf dessen detailgenauer Verwaltungs-Karte 1572 erstmals sämtliche Poststationen verzeichnet waren⁷⁵. Doch zu größerer Prominenz gelangten Verkehrskarten erst seit Einführung der Fahrpost: 1632 kam es zur Publikation der ersten *Post-Charte* Frankreichs mit Melchior Taverniers »*Carte Geographique des Postes qui traversent la France*« – weltweit der ersten derartigen Karte. Ähnliche Karten für das Reich, England und Italien folgten erst am Ausgang des 17. Jahrhunderts, zunächst meist in Paris (Deslisle, Sanson) und Amsterdam, seit dem zweiten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts oft in Nürnberg gedruckt. Seit den 1690er Jahren waren Postroutenkarten auch für Deutschland erhältlich⁷⁶. Die *Post-Charten* ersetzten für Reisende zunehmend die Straßenkarten. Ihre Konjunktur hielt bis weit über die Mitte des 19. Jahrhunderts an, was verdeutlicht, welches Verkehrsmittel im »Jahrhundert der Eisenbahn« zunächst noch dominierte⁷⁷.

Der regelmäßige, im Sinne Sombarts »aktive« Kutschbetrieb mit fahrplanmäßiger Bedienung fixer Strecken stellte die entscheidende *Innovation* des 17. Jahrhunderts dar⁷⁸. Auch dies war im Grunde keine technische, sondern eine organisatorische Innovation: Anstelle privater Fuhrunternehmer übernahmen jetzt die Postorganisationen den Kutschdienst, wobei das auf die häufigen Verstaatlichungen anspielende Bonmot Sombarts nicht vergessen werden soll, daß der Staat zum obersten Kutscher wurde. Die Konsequenzen des öffentlichen Fahrpostsystems waren weitreichend: Im »Postkutschenzeitalter« wurden alle Vorzüge des bisherigen Postsystems auf die neue Fahrpost übertragen: Dabei dehnte sich die Personenbeförderung auf ganz neue Personenkreise (Frauen, Alte, Kranke, Kinder, Geistliche) aus. Ein in Erfurt erschienener »Curieuser Frauenzimmer-Kalender« des Jahres 1737 erhält beispielsweise ganz selbstverständlich auch »nützliche Posttabellen«, mit denen Frauen ihre Reisen planen konnten⁷⁹. Hier finden wir den Fundamentalprozeß einer

⁷⁴ Cartographia Bavariae. Bayern im Bild der Karte, Ausstellungskatalog 44 der Bayerischen Staatsbibliothek, Weihenhorn 1988, S. 53–56 und 118 (Abbildungen).

⁷⁵ Staatsbibliothek München, Kartensammlung, Mapp. XII, O ez »Des Heiligen Roemischen Reichs Schwäbische Krajs sammt seinen Umb und Inligenden Landen, Herrschafften und grentzenden Anstoessen«, Ulm [Anton Ulhart] 1579, von David Seltzlin. [Erstausgabe Ulm 1572].

⁷⁶ Christian Sandler: Johann Baptista Homann, die Homännischen Erben, Matthäus Seutter und ihre Landkarten. Aufsätze aus den Jahren 1882–1890, Amsterdam 1964 (ND Amsterdam 1979).

⁷⁷ Dietrich Pfahler: Orientierung vor und auf der Reise. Gedruckte kartographische Hilfsmittel zur Reiseplanung vom 16. bis zum 18. Jahrhundert. In: Lotz (1989), S. 105–122.

⁷⁸ Klaus Beyrer: Die Postkutschenreise, Tübingen 1985; Ders., Das Reisesystem der Postkutsche. Verkehr im 18. und 19. Jahrhundert. In: Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985, Bd. 1, Berlin 1985, S. 38–60; Ders., Etappen der Personenbeförderung im deutschen Postreiseverkehr. In: ADPG (1987) Heft 1, S. 30–60; Ders. [Hrsg.], Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900, Karlsruhe 1992.

⁷⁹ Curieuser und immer währender Astronomisch-Meteorologisch-Oeconomischer Frauenzimmer-Reise und Hand-Kalender ... Mit einer Vorrede von Mademoiselle Sidonia Hedwig Zäunemannin. Die sechste und vermehrte Auflage, Erfurt 1737.

»Demokratisierung« des Reisens. Eine ansteigende Flut von Posttabellen zierte die Wände der Posthäuser. Diese Fahrpläne fanden zunehmend auch Eingang in die Reiseliteratur. Zu nennen wäre hier zunächst des römischen Post-schreibers Giuseppe Miselli »Il burattino veridico«, dessen Auflagen seit Anfang der 1680er Jahre die lange Wirkungsgeschichte der italienischen Postitinerare beendet zu haben scheint⁸⁰. Dieser multifunktionale Postreiseführer, der Überblicke über das Postwesen, Länderbeschreibungen, Reisemöglichkeiten, Münz- und Zollwesen auch eine Sprachsynopse (für Italienisch, Deutsch, Französisch, Spanisch, Polnisch und Türkisch) enthielt, wurde bereits 1687 »sonderbarer Nutzbarkeit halber« ins Deutsche übersetzt⁸¹. Der Herausgeber täuschte sich aber sowohl über das Erscheinungsdatum als auch über den Titel. Nicht der Autor »Joseph Miselli« wurde »Burattino« genannt, sondern sein Reisebuch. Die später nicht mehr verständliche Anspielung entpuppt sich bei näherem Zusehen als Flugmetapher, als Anspielung auf den italienischen Ingenieur Tito Livio Burattini (1617–ca. 1680), dessen Experimente am polnischen Königshof und sein Traktat »Ars Volandi« in den Jahren um 1650 europaweite Diskussion ausgelöst hatten. Johann Joachim Becher schrieb 1682 in seiner »Närrischen Weisheit und weise Narrheit«, Burattini habe versprochen, innerhalb von zwölf Stunden von Warschau nach Konstantinopel zu fliegen – also wieder ein Hinweis auf die wunderbare Geschwindigkeit, die mit der Post nach damaliger Auffassung erzielt werden konnte⁸². Allerdings war Misellis »Burattino« für deutsche Reiseverhältnisse ebenso unpraktisch – weil viel zu lückenhaft und unaktuell – wie Martin Zeillers »Fidus Achates, oder Getreuer Reiß-Gefert«, dessen Lebensdauer mit Vor- und Nachläufern von 1632 bis 1700 dauerte⁸³.

Zu diesem Zeitpunkt scheint die »kritische Masse« für eine weitere grundlegende Veränderung der innerdeutschen Reisepraxis erreicht worden zu sein, möglicherweise maßgeblich durch den Umstand mitbestimmt, daß die Reichspost systematisch begann, regionale Fahrpostnetze im Süden und Westen des Reiches – mit den Zentralen in Nürnberg, Augsburg, Frankfurt am Main und

⁸⁰ Giuseppe Miselli: Il Burattino veridico o'vero instruzione Generale per chi viaggia con la Descrizione dell' Europa [...] e con la Tavola delle Poste nelle vie pi regulate, che al presente si trovano [...] dedicata all' illustriss. Sig. Marchese Filippo Nerli Generale delle Poste della Santità di N. Sig. Papa Innozenzio XI., Rom 1682 [SBM]. Rom 1684 [BTTR CW 761/126].

⁸¹ Giuseppe Miselli: Der warhaffte Burattin. Gründlicher Unterricht Vor Reisende in Europa (...). Nebenst einer Post-Taffel auf die anietzo gemeinste Strassen gerichtet (...), Leipzig 1687.

⁸² Johann Joachim Becher: Närrische Weisheit und weise Narrheit, Frabkfurt 1682, Teil 2, 165f.; Behringer/Ott-Koptschalijksi (1991) 269ff.

⁸³ Martin Zeiller: Itinerarium Germaniae nov-antiquae. Deutsches Reißbuch durch Hoch- und Nider Teutschland, auch angränzende unnd benachbarte Königreich, Fürstenthumb und Lande (...), Straßburg 1632. [Ergänzte zweite Auflage Straßburg 1640; 3. Aufl. Straßburg/Frankfurt/M. 1674]; Zeiller, Martin: Fidus Achates oder der Getreue Reisgefehrt, Welcher Seinen Reißgesellen nicht allein [...] die Meilen und Weite der Oerther von einander: Deßgleichen wie und wo sie gelegen: Sondern auch bey vielen/ was vornemlich daselbst zu sehen [...] anzeigen thut. Zu samt einem kurzem Bedencken/ wie etwan die Reisen insgemein wol und nützlich anzustellen seyn mögen, Straßburg 1651. [2. Aufl. 1653; 3. Aufl. 1661; 4. Aufl. 1666; 5. Aufl. Ulm 1680; 6., erweiterte Aufl. 1690; 7. Aufl. Anonym unter dem Titel »Das geöffnete Teutschland« Hamburg 1700].

Köln – aufzubauen⁸⁴ und bilaterale Verträge mit den deutschen Territorialposten und den außerdeutschen Staatsposten zu schließen, die aus »feindlicher« Konkurrenz Geschäftspartner machte. Jedenfalls erschienen 1700 in Hamburg erstmals die »Accurate Post/ und Boten-Carten der vornehmsten Städte Europae, denen Reisenden/ Kauff-Leuten und curieusen Liebhabern/ zu Nutz und Bequemlichkeit«⁸⁵ und nur wenige Jahre später integrierte der Hamburger Lehrer Peter Ambrosius Lehmann (1663–1729) Postpläne in sein Reisebuch. Lehmanns »Vornehmste europäische Reisen, wie solche durch Teutschland, Frankreich, Italien ... vermittelt der dazu verfertigten Reise-Carten nach den bequemsten Post-Wegen anzustellen, und was auf solchen Curiosos zu bemerken«⁸⁶ markieren insofern einen qualitativen Sprung, als Reisen jetzt praktisch mit Post-Reisen identifiziert wurde. Lehmanns Reisebuch wurde das ganze 18. Jahrhundert hindurch in regelmäßigen Abständen neu aufgelegt, seit der 12. Auflage 1767 herausgegeben durch Gottlob Friedrich Krebel (1729–1793). Seine Ausgaben der »Vornehmsten Europäischen Reisen« erlangten beinahe sprichwörtlichen Charakter wie im folgenden Jahrhundert der Baedeker. Die 15., verbesserte Auflage erschien in den Jahren 1792–1796 in drei Bänden. Ein großer Vorzug dieses Jahrhundertwerks bestand darin, daß es von Auflage zu Auflage – mit mehr oder minder großem Erfolg – aktualisiert wurde. Da Krebel auch Angaben über seine Quellen macht, kann man sehen, wie stark die Reiseliteratur allein zwischen der 12. und der 13. Auflage des Werkes angeschwollen war⁸⁷.

Die 1711 publizierte Postroutenkarte »*Postarum seu veredariorum stationes per Germaniam et provincias adiacentes*« des österreichischen Hofpostmeisters Johann Peter Nell (1672–1743) war von epochaler Bedeutung: Sie übertraf alle früheren Karten an Genauigkeit und bot überdies den Vorteil, daß erstmals in Europa optisch zwischen reitender und fahrender Post unterschieden wurde⁸⁸. Noch 70 Jahre später wurde in dem Reisehandbuch des Wiener Postbeamten Olearius Nells »Postkurscharte von ganz Deutschland« in der Ausgabe der Homännischen Offizin empfohlen, »welche ratione deren Oberpostämter in denen Hauptstädten in Deutschland auch noch jezo vor den gewöhnlichen Landcharten Preis gut zu gebrauchen ist«⁸⁹. Die Genese einer anderen wich-

⁸⁴ Wolfgang Behringer: Die Fahrdienste der Reichspost. In: Klaus Beyrer [Hrsg.], Zeit der Postkutschen. Drei Jahrhunderte Reisen 1600–1900, Frankfurt/M. [Deutsches Postmuseum] 1992, S. 55–66, S. 61f.

⁸⁵ Accurate Post/ und Boten-Carten der vornehmsten Städte Europae, denen Reisenden/ Kauff-Leuten und curieusen Liebhabern/ zu Nutz und Bequemlichkeit, Hamburg 1700.

⁸⁶ Peter Ambrosius Lehmann: Vornehmste europäische Reisen, wie solche durch Teutschland, Frankreich, Italien ... vermittelt der dazu verfertigten Reise-Carten nach den bequemsten Post-Wegen anzustellen, und was auf solchen Curiosos zu bemerken ..., Hamburg 1703.

⁸⁷ Uli Kutter: Zeiller – Lehmann – Krebel. Bemerkungen zur Entwicklungsgeschichte und zur Kulturgeschichte des Reisens im 18. Jahrhundert. In: Griep/Jäger (1986), S. 10–29.

⁸⁸ Bundespostmuseum, Frankfurt/M., Kartensammlung, IA 1.3.164.4 [Johann Peter Nell], Postarum seu Veredariorum stationes per Germaniam et Provincias adiacentes. Neu vermehrte Post-Charte durch ganz Teutschland (...), Nürnberg 1713, bei Johann Baptist Homann.

⁸⁹ Johann Christian Olearius: Allgemein-nützliche Postnachrichten, oder summarischer Auszug eines vollständigen Post-Systems, Wien 1779 [BTTR 8 P 249], S. 21.

tigen Postroutenkarte zeigt exemplarisch, wie solche Reisehilfsmittel aus den praktischen Erfordernissen des Postwesens herauswuchsen. Die berühmte »*Neue und vollständige Postkarte durch ganz Deutschland*« beruhte auf Vorarbeiten des Reichsoberpostmeisters von Maaseik, Johann Jacob de Bors. Während seiner langen Dienstzeit (ca. 1716–1752) hatte sich dieser – wohl auf der Grundlage der Nell-Karte – ein privates Arbeitshilfsmittel geschaffen von der Art, wie es noch Olearius für die späten 1770er Jahre in der Habsburgermonarchie bezeugt. Nach seinem Tod wurde die Karte durch einen anderen »leitenden Angestellten« der Reichspost Franz Joseph Heger (ca. 1700–1769) überarbeitet und auf den Markt gebracht⁹⁰.

Wenn auch die Frage der Straßenentstehung und des Straßenbaus je nach Zweck und historischer Tiefendimension differenziert zu sehen ist⁹¹, so kann man doch für die Frühe Neuzeit nicht an der Bedeutung des Postwesens für den Straßenbau vorbeigehen. In Zedlers Universal-Lexicon heißt es 1741: »Wer geschwinde reisen will, nimmt die Post ...«⁹². Vieles spricht dafür, daß damit bereits die fahrende Post gemeint war. Freilich waren die Postkutschen erheblich langsamer als die Postreiter, auch wenn man versuchte, auf größtmögliche Rationalität beim Umspannen der Pferde etc. zu achten. Insbesondere die Reichspost behielt der Geschwindigkeit zuliebe oft die »reitende Post« zusätzlich zur »fahrenden Post« bei. Der planmäßige Ausbau des Postnetzes führte zur Verkürzung von Strecken und damit zu einer Verkürzung von Fahrzeiten. Bereits im 16. Jahrhundert lassen sich Bemühungen um eine Verbesserung der »Postwege« nachweisen, der Begriff fällt beispielsweise in einem Befehl Kaiser Karls V. an die Reichsstadt Esslingen vom Dezember 1551⁹³. Bei den in Streitfällen angesprochenen Strecken handelt es sich jedoch zu Zeiten der Reitpost stets nur um kleinere Teilbereiche, Brücken, Steigungen, etc. Doch da Kutschen nicht wie Pferde über Stock und Stein springen konnten, wurde seit der vermehrten Einführung von Postkutschen in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts der Straßenbau zu einem Thema, das sich in der erwähnten Reichsordnung von 1698 niederschlug. Die Rationalisierung der Verkehrswege, die durchgreifende Verbesserung des Straßenbaus, hatte ihre Wurzeln nicht nur in den politisch-militärischen oder kameralistischen Zielen des absolutistischen Staates, sondern in den alltagspraktischen Erfordernissen des Postkutschenwesens. So erscheint es nur als logisch, daß Frankreich mit seiner frühen Einführung des Fahrpostsystems als erstes europäisches Land bereits im 17. Jahrhundert mit dem Chausseebau begann.

⁹⁰ HHStA Wien, Mainzer Erzkanzler-Archiv, Postalia Nr. 23: Nachlaß des Postkommissars Heger 1769.

⁹¹ Klaus Fehn: Verkehrswege und ihre Bedeutung für die Kulturlandschaft. In: Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 4 (1986), S. 239–252.

⁹² Zedler Bd. 28 (1741) Sp. 1786

⁹³ HHStA Wien, Reichshofrat, Judicialia, Antiqua 623 (2 Kartons) »Miscellanea das Postwesen betr., fol. 1–1252, Karton 1, Prod. 3b.

V.

Insgesamt fügt sich die Postorganisation in beispielhafter Form in ein wirtschaftliches System ein, das von Werner Sombart mit dem Begriff »Frühkapitalismus« belegt worden ist. Für die speziellere Periodisierung könnte man auch mit Immanuel Wallersteins Vorstellung vom wirtschaftlichen Zusammenschluß des Nord-Ostsee-Raumes mit dem Mittelmeerraum zur »European World Economy«⁹⁴ argumentieren, auch wenn er selbst dem wenig Bedeutung zumißt: Es war genau die Taxissche Postlinie von Antwerpen nach Venedig, die seit Beginn des 16. Jahrhunderts diese beiden Warenmärkte miteinander verband, dann die entsprechenden Nachrichtenverbindungen nach Süditalien, Südfrankreich und Spanien. Mit Sicherheit kann man sagen, daß es das Engagement der Geschäftswelt war, ihr geldwertes Interesse an Warenpreisen und Wechselkursen, Warenmustern und Wechselbriefen, aktuellen Ereignissen und Luxusgütern, die per Post befördert werden konnten, das die dauerhafte Öffnung der Post für den Publikumsverkehr erreichte⁹⁵.

Fast von Anfang an finden wir hier ein egalitäres Element, das im Laufe der Neuzeit (und lange vor Französischen Revolution) immer stärkeres Gewicht gewinnen sollte. Postalisches Nachrichtenwesen, Reisewesen und Pressewesen verschmolzen im 16. Jahrhundert in West- und Südeuropa zu einem *Kommunikationssystem*, wie es zuvor noch in keiner anderen Hochkultur bestanden hatte. Dieses System prägte die Europäische Kultur während der frühen Neuzeit, was nicht zuletzt auch in der Sprache seinen Niederschlag fand. Neben Posthörnern, Postreitern und Postwegen gab es natürlich die Poststationen (»positae stations«) – nach denen das ganze System seinen Namen empfang. Bei steigender Prominenz des Systems wechselten die meisten der damit verbundenen Tafernbetriebe ihren Namen und nannten sich schlicht *Gasthaus zur Post* – ein Markenname, der in kleineren Orten das erste Haus am Platz bezeichnete und der bis heute überlebt hat. Durch die ständige Ausdehnung der Postdienste wurde die Begrifflichkeit nun vollends schillernd: Brief- und Paketsendungen werden seitdem – und bis heute – als »Post« bezeichnet, doch auch die *Postkutschen* hießen »Post«, selbst die Entfernungseinheit auf Reisestrecken nannte man kurzerhand »Post«, wobei 1 Post der üblichen Distanz zwischen zwei *Posthäusern* entsprach (= 2 deutsche Meilen = ca. 15 Kilometer) und auch als Zeitäquivalent verwendet werden konnte. Auch wenn dies heute alles ein wenig antiquarisch erscheinen mag: Die Post stand im Zentrum des frühneuzeitlichen Kommunikationswesens, insofern sie für drei Jahrhunderte das Maximum an erreichbarer Geschwindigkeit und Rationalität der Organisation verkörperte.

Natürlich krankte das System an mancherlei Gebrechen, wie der eingang zitierte Briefwechsel zwischen Preußen und Kurmainz plastisch vor Augen führt. Doch prinzipiell kooperierten im Zeitalter der Aufklärung die Post-

⁹⁴ Immanuel Wallerstein: The Modern World-System. Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century, New York/u.a. 1974 [deutsch 1986].

⁹⁵ Wolfgang Behringer: Thurn und Taxis. Die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen, München 1990, S. 67f.

organisationen der verschiedenen europäischen Länder. So konnte man in der Mitte des 18. Jahrhunderts trotz der weit verbreiteten Holzwege und der sich darum entspinrenden Streitigkeiten wie 1742 der berühmte Reichspublizist *Johann Jacob Moser* (1701–1785) zu der Ansicht kommen, die Erfindung der Post habe die Welt »in einen neuen Model gegossen«, also völlig neu geformt⁹⁶. Mit seiner eudaimonistischen Philosophie erschienen dem Zeitalter der Aufklärung die Gesellschaft und ihre Institutionen prinzipiell als (ver)beserbar. Und jeder Holzweg konnte, wenn es auch der Geduld und Verhandlungskunst bedurfte, potentiell in einen Fahrweg umgewandelt werden. Die Infrastruktur, die sich jetzt auszubilden begann, folgte nicht der Maßgabe territorialer Kleinräumigkeit und politischer Partikularrechte, sondern der Rationalität eines Zeitalters, das der bestmöglichen »Communication« einen hohen Stellenwert einräumte.

⁹⁶ Johann Jacob Moser: Teutsches Staatsrecht, Fünfter Teil, Leipzig/Ebersdorff 1742, S. 262.